



Asunto: informe de calidad regulatoria del Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, en materia de zonas de bajas emisiones de especial protección y del servicio de estacionamiento regulado.

1. Antecedentes.

Por la Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, con fecha 15 de octubre de 2025, se remite a esta dirección general el anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, en materia de zonas de bajas emisiones de especial protección y del servicio de estacionamiento regulado (en adelante, OMS), acompañado de la correspondiente Memoria de Análisis de Impacto Normativo (en adelante, MAIN).

De conformidad con lo dispuesto en el apartado 8.º 1.4 e) del Acuerdo de 29 de junio de 2023 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias de la Coordinación General de la Alcaldía, corresponde a esta dirección general emitir el informe de calidad regulatoria sobre las propuestas de ordenanzas y reglamentos municipales que integrará, en su caso, el informe al que se refiere el apartado 8.º 1.1 e) del citado acuerdo.

2. Contenido del anteproyecto.

El anteproyecto remitido persigue la finalidad de mejorar la calidad del aire para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano de los gases y partículas contaminantes derivados de la combustión, específicamente de la contaminación por dióxido de nitrógeno, para lo que resulta necesario, según la MAIN, la regulación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, en los términos contenidos en el anteproyecto.

Por otra parte, se modifica también el régimen aplicable a la movilidad de las personas con movilidad reducida en las ZBEs, incrementando la eficacia de la protección otorgada a las mismas.

En tercer lugar, se amplía el Área de Estacionamiento Regulado (en adelante, AER) sujeta a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER), con la finalidad de lograr la ordenación racional del espacio, armonizando la necesidad de dotación de estacionamiento para los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación del estacionamiento en la banda de estacionamiento de la vía pública.

Finalmente, la MAIN señala que se adapta el contenido de la OMS a las normas, tanto comunitarias como estatales, en materia de circulación, vehículos y conductores aprobadas desde la última modificación.



3. Informe.

3.1. Observaciones a la MAIN.

3.1.1. Oportunidad de la propuesta.

Se realizan las siguientes observaciones a este apartado de la MAIN:

- a) El último párrafo de la página 15 no está completamente redactado, falta una conclusión respecto de lo que se indica, que debería incluirse.
- b) Todo el documento de la MAIN debe redactarse en idioma español, incluyendo las citas literales de textos en inglés, que deberán ser objeto de la correspondiente traducción.

En este sentido, deben traducirse los textos que aparecen citados en la página 19, en la leyenda de la imagen que aparece en la página 159, en la nota al pie 21 de la página 122 y en la página 124.

La observación se hace extensible a otras partes de la MAIN, como las referencias en inglés que aparecen en el apartado 6.4.1.1 (páginas 53, 59, 61, 62, 64 y notas al pie 12 y 14) y en el apartado 6.9 (página 113, notas al pie 35 y 36).

- c) En el apartado 2.2.1.3 se indica entre paréntesis *Añadir información de subvenciones pasadas*, por lo que debería añadirse dicha información y eliminar este texto.
- d) En el apartado 2.2.2.2 se incorporan varias menciones a que determinadas regulaciones de la OMS se encuentra *pendientes del pronunciamiento del Alto Tribunal*. Deberían indicarse con mayor precisión cuáles son los procesos judiciales a los que se está haciendo referencia.
- e) Con arreglo al apartado 4.º 2.6 de las Directrices de Técnica Normativa, la cita puede hacerse mediante abreviaturas o citando el título de la norma de forma abreviada, pero no mediante una combinación de ambas fórmulas.

Debería revisarse con carácter general toda la MAIN en cuanto a la forma de realizar la cita de la normativa. Por ejemplo, puede observarse cómo el apartado 2.2.2.2.3 se indica que *el Pleno del Ayuntamiento aprobó la OCAS, Ordenanza 4/2021*.

En el mismo sentido, en la página 90, letra B) se incorporan las abreviaturas de normas que ya han sido citadas anteriormente de forma reiterada mediante estas abreviaturas (DCA, LCA, RCA). Lo mismo vuelve a suceder en el primer párrafo de la página 151.



- f) En el apartado 2.2.2.3 se enuncian las alternativas de movilidad de la ZBEDEP Plaza Elíptica analizándose varios escenarios, si bien debería incorporarse alguna conclusión respecto de cuál es el escenario óptimo o preferido.
- g) En los cuadros de las páginas 69 y 70 convendría indicar el origen de los datos, precisando si las estimaciones sobre el incremento de las emisiones de NOx (t) proceden del sistema para el diagnóstico, simulación y evaluación de escenarios de fuentes emisoras de contaminantes atmosféricos en la ciudad Madrid (denominado SIMAD), como sí se hace, por ejemplo, en la página 71.
- h) Al final de la página 78 se indica que *tras analizar todas las alternativas, se observa que la mejor opción para acercarnos a esta reducción de emisiones en el sector del tráfico rodado, considerando que*, si bien a continuación no se indica cuál es la mejor opción citada.
- i) El apartado 2.2.2.5 contiene una *Conclusión de los análisis de alternativas en materia de calidad del aire y movilidad de cara a la redacción de la propuesta de regulación de la ZBEDEP Distrito Centro del Proyecto de ordenanza*. Si bien no existe en la MAIN un apartado similar respecto de la ZBEDEP Plaza Elíptica, que se considera que debería incluirse para una mejor motivación de las medidas adoptadas.
- j) En el apartado 2.3 aparece repetido dos veces el párrafo que comienza por *El proyecto normativo responde esencial y principalmente (...)*

3.1.2. Análisis jurídico.

Se realizan las siguientes observaciones a este apartado de la MAIN:

- a) El apartado 4.1.3.4 relativo al Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, no contiene ninguna información.
- b) En el apartado 4.2.3, relativo a la fundamentación jurídica de la regulación de las zonas de bajas emisiones de especial protección (ZBEDEP) “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”, en el punto 16 se contiene una información relativa al procedimiento de elaboración del anteproyecto normativo que no guarda relación con dicho título, y que debería figurar en el apartado de la MAIN relativo a la tramitación.
- c) En la página 176 en el punto 7 se contiene una referencia al *informe de la UPM* que debería concretarse, pues dicho informe no ha sido citado anteriormente.
- d) En el apartado 4.2.4.11, el segundo párrafo comienza indicando que *Mientras que las restricciones de circulación de vehículos de las ZBEDEP Distrito centro y Plaza Elíptica, en los términos propuestos por el Proyecto de ordenanza, se regula de conformidad con lo previsto en los artículos y se enumeran a*



continuación unos artículos de una serie de distintas normas, si bien, tras dicha enumeración no existe ninguna conclusión.

- e) El apartado 4.2.5.1. se titula *Motivación de la determinación de ámbito territorial de la ZBEDEP “Distrito Centro”*, si bien, a continuación el punto 1 de dicho apartado indica *1. Antecedentes de la delimitación del ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica*, cuestión que debería corregirse. La misma referencia incorrecta a la ZBEDEP “Plaza Elíptica” se contiene en el último párrafo de la página 199.
- f) En el apartado 4.2.5.4 la numeración que se contiene en el punto 1 debe realizarse correctamente. La misma observación se realiza respecto de la numeración en letras que se contiene en el punto 3 de la página 203.
- g) En la página 206, el punto 4 indica que *El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro (...)*, afirmación que debe corregirse pues el anteproyecto normativo no ha sido todavía sometido a información pública, ni aprobado inicialmente por la Junta de Gobierno.

En este sentido, debería revisarse todo el texto de la MAIN para eliminar las referencias al “proyecto normativo” y sustituirlas por “anteproyecto”, ya que el texto de modificación de la ordenanza sólo se convierte en proyecto una vez aprobado inicialmente por la Junta de Gobierno, conforme indica el artículo 48.3 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.

- h) En la página 207 debe actualizarse la referencia que la letra d. realiza a las páginas 41 a 68.
- i) En la página 209 se indica literalmente que:

“Por tanto, en contra de lo que sostiene la alegación, la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro favorece el uso de los servicios VTC mediante vehículos ECO o CERO por su menor impacto ambiental sobre la salud de las personas.”

No se entiende a qué tipo de alegación se refiere esta expresión, parece que el texto proviene de la contestación de una alegación presentada durante un trámite de información pública que, en el presente caso, todavía no se ha producido.

- j) En la página 210 se hace referencia a la *disposición transitoria tercera*, cuando en el anteproyecto remitido dicha disposición no existe, pues es objeto de derogación expresa. En este sentido, deberían revisarse las referencias que en



la MAIN se realizan a esta disposición transitoria en las páginas 30, 192, 205, 206, 209, 211, 212 y 213.

- k) En la página 219 el punto 6 se titula *Principio de racionalidad*, pero a continuación lo que se analiza es el cumplimiento del *principio de proporcionalidad*, por lo que debería ajustarse dicho título al contenido analizado.
- l) En la página 223 el apartado 4.2.5.13 se titula *Principio de eficiencia*, si bien la información que se explica a continuación no guarda relación con el principio de eficiencia, al menos en la acepción común de este principio relativa a la relación entre el cumplimiento de unos objetivos y el coste en el que se incurre para cumplirlos. Motivo por el cual debería revisarse la información que se incorpora en dicho apartado.
- m) En la página 231 el primer párrafo finaliza señalando *tal y como se reflejan en color azul en la siguiente imagen*, si bien a continuación no se inserta ninguna imagen.
- n) En los cuadros que se incorpora en la página 240 unas veces se indica “SI” o “NO” y en otras “X”, debería facilitarse esta información de manera homogénea.
- o) En la página 258 debería eliminarse la nota al pie 65.
- p) En el apartado 4.10 debería analizarse si el Acuerdo de 13 de octubre de 2022 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se determinan los requisitos para el establecimiento del sistema automatizado de control del uso y las condiciones de utilización de las reservas de carga y descarga, mediante la aplicación Madrid DUM 360, resulta afectado por la regulación prevista en el anteproyecto.

3.1.3. Tramitación.

Se realizan las siguientes observaciones a este apartado de la MAIN:

- a) En el apartado 5.7, relativo a los informes preceptivos solicitados durante el proceso de elaboración de la propuesta normativa, tan solo deben enumerarse los informes solicitados y su fecha de emisión (o fecha prevista para su emisión, en caso de que todavía no hubieran sido emitidos), no siendo necesario incorporar un resumen del contenido de cada informe, pues estos ya obran en el expediente normativo.
- b) Debería completarse el apartado 5.9 relativo a la *Información pública del Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica* y el apartado 5.10 relativo a la *Aprobación definitiva del Proyecto de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica*.



- c) Los apartados 5.11 y 5.12, no deberían incorporarse a la MAIN, pues las cuestiones las que se refieren se analizarán en la memoria de valoración de las alegaciones que se presenten durante el trámite de información pública del proyecto inicialmente aprobado por la Junta de Gobierno.

Lo mismo cabe decir sobre los apartados 5.13, 5.14 y 5.15, cuya información debe incorporarse en la adenda a la MAIN que se elabore en caso de que, como consecuencia del trámite de información pública, se incorporen modificaciones.

3.1.4. Impacto presupuestario.

En el punto 6.3.3.2.1 se indica que *Los costes de señalización de las puertas de acceso a la ZBEDEP "Plaza Elíptica" corren a cargo de la empresa concesionaria del servicio y su coste se encuentra incluido en el precio unitario de día de servicio por cámara de control de acceso. El coste de la conservación y mantenimiento de la señalización se encuentra incluido en el CIM, por lo que no supone ningún coste adicional, en este sentido.* En el caso de la ZBEDEP Centro, eso no se indica de forma expresa. Convendría aclarar de forma más detallada la imputación y cuantificación de los gastos de señalización (fija, vertical y horizontal) así como de su mantenimiento y conservación.

3.1.5. Impacto económico.

En el punto 6.4.2, relativo a la valoración del impacto económico de la ampliación del AER, lo que consta en la MAIN es el impacto presupuestario de la ampliación del AER. No se ha podido consultar el estudio de impacto que aquí se cita al no haberse incorporado a la MAIN remitida para informe. Su contenido o principales conclusiones deberían constar expresamente en la MAIN.

3.1.6. Impacto de género y de igualdad de hombres y mujeres.

En el punto 6.7.1 se facilitan los datos hasta el año 2019, cuando deberían actualizarse al año 2025.

3.1.7. Simplificación de procedimientos.

Para realizar el análisis de la simplificación de procedimientos de forma completa conviene citar ejemplos concretos en el articulado del anteproyecto en los que se contengan las medias simplificadoras. Por ejemplo, en el punto 6.14.2.2.2 *in fine*, podrían detallarse los supuestos en los que el proyecto regula las gestiones telemáticas de las personas titulares de la TEPMR.

En el mismo sentido, en el punto 6.14.3.2 se citan distintos ejemplos de simplificación de procedimientos previstos en el proyecto. Para completar este análisis podrían indicarse los artículos concretos del proyecto en los que se encuentran las medidas simplificadoras a las que se alude.



3.1.8. Evaluación.

Se señala en este apartado que, a fin de compatibilizar la evaluación de la ZBE, exigida por el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, con la evaluación de la propia Ordenanza, se realizará la primera en un plazo de 4 años y la evaluación de la Ordenanza en un plazo de 5 años tras su entrada en vigor. Dicha previsión se considera adecuada, pues los datos obtenidos de la evaluación de la ZBE podrán ser utilizados para la evaluación de la parte de la Ordenanza relativa a esta cuestión.

No obstante, se declara como justificación de este sistema lo siguiente: *De esa forma, se facilita a la Administración el tiempo necesario para evaluar la norma y comenzar a redactar los informes y estudios necesarios para iniciar una consulta pública previa que plantee abiertamente a la ciudadanía la oportunidad y necesidad, en su caso, de iniciar un procedimiento de aprobación de una nueva ordenanza que sustituya o modifique a la vigente en ese momento.* Se considera que este párrafo podría ser eliminado, puesto que parece presuponer que el resultado de la evaluación va a ser desfavorable y va a exigir el inicio de un nuevo proceso normativo. La explicación sobre los plazos de 4 y 5 años contenida en el primer párrafo parece lo suficientemente clara como para no requerir ninguna aclaración adicional.

Asimismo, debe preverse este plazo de 5 años en las distintas fichas de los indicadores correspondientes a los objetivos y a los impactos que prevén plazos de 4 años.

El apartado 7.1.1 establece dos objetivos a evaluar:

- a) Mejorar la calidad del aire.
- b) Ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER).

Debe recordarse que es conveniente evaluar todos los objetivos previstos en la MAIN de la norma, que se enumeran en las páginas 81 y ss. de la MAIN y que no parecen enteramente coincidentes con los aquí expuestos, cuestión que debería aclararse.

Entrando ya en el análisis de las fichas de indicadores, el cumplimiento de los objetivos puede medirse a través de indicadores o a través de hitos o fases. Sin embargo, en las fichas que se incluyen hay una mezcla de ambos sistemas.

Comenzando por la primera ficha, en la que se incluye el indicador *estaciones que cumplen el valor límite horario de NO₂*, la meta se define señalando dos directivas comunitarias, pero en ninguna parte se dice cuál es el valor límite anual que no debe sobrepasarse. Por otro lado, se acompaña otra ficha de evaluación por fases o hitos, que como se ha señalado no es aplicable si se elige el sistema de indicadores, y que divide el peso del cumplimiento del objetivo en 4 años. A este respecto, debe aclararse que el hecho de que se prevea la realización de evaluaciones anuales no significa que



el indicador se mida en fases, sino que se evalúa la progresión hacia el objetivo final, que debe indicarse claramente en el campo “meta”.

Esta cuestión se reitera en las siguientes fichas: estaciones que cumplen el valor límite diario de NO₂; reparto modal del uso del automóvil particular; activaciones del SER dinámico; y número de plazas incorporadas al AER en las que se implanta de forma efectiva el SER:

- a) En la ficha “reparto modal del uso del automóvil particular”, la meta se define como “evolución negativa”. Se considera que debería definirse mejor dicha meta y si de lo que se trata es de que descienda el porcentaje, señalar cuál es el dato del que se parte.
- b) El siguiente indicador se denomina igual que el anterior, por lo que para mayor claridad debería buscarse una denominación diferente. En relación con la meta, que en este caso prevé una evolución positiva, se realiza la misma observación relativa a la necesidad de fijar cuál es el dato de partida.
- c) La misma observación debe realizarse del indicador “activaciones del SER dinámico”.
- d) En la siguiente ficha “número de plazas incorporadas al AER en las que se implanta de forma efectiva el SER”, la meta se señala en una horquilla de entre el 50 y el 75%. Se considera que sería preferible establecer un porcentaje y no una horquilla.

En cuanto a la evaluación de impactos, se señala que se va a evaluar *el impacto sobre la calidad del aire* y el impacto sobre la *reducción real de emisiones de NO₂ del Bloque 7 de la estrategia Madrid 360*. No obstante, solo se incorpora el indicador para la evaluación del segundo de los impactos mencionados, con lo que surge la duda de si se pretende evaluar uno o dos impactos y de si se está midiendo lo mismo que en los indicadores asociados al objetivo de mejorar la calidad del aire, ya que hay tres indicadores que miden las emisiones de NO₂ (estaciones que cumplen el valor límite horario de NO₂; estaciones que cumplen el valor límite anual de NO₂; y estaciones que cumplen el valor límite diario de NO₂). Convendría por ello aclarar el alcance del impacto que se pretende evaluar y las diferencias que pudieran existir respecto de la evaluación de los objetivos mencionados.

Finalmente, debe revisarse el apartado de “evaluación” del resumen ejecutivo, tanto para adaptarlo al texto actual, como a las eventuales modificaciones que se realicen derivadas del presente informe.

3.2. Observaciones de técnica normativa.

Por Acuerdo de 25 de junio de 2020 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid se han aprobado las Directrices de Técnica Normativa y Administrativa del



Ayuntamiento de Madrid, (en adelante, las Directrices), cuyo objetivo principal es mejorar el lenguaje jurídico de las normas municipales.

Debe tenerse en cuenta, como cuestión previa, que las disposiciones modificativas, al integrarse en el texto de la disposición preexistente, deberán respetar su estructura y terminología, conforme a lo dispuesto en el apartado 5.º 1.5 de las Directrices, lo que abarca también las cuestiones relativas a la composición y división del articulado.

Por ello, el anteproyecto no ha podido dar un cumplimiento completo a los criterios de las Directrices, al tener que integrarse en el texto vigente, que fue aprobado con anterioridad a la existencia de las propias Directrices.

En todo caso, al ser la propuesta una disposición modificativa, debe ajustarse a las reglas generales de composición de los artículos que se establecen en el apartado 5.º de las Directrices y, en particular, a las reglas específicas del apartado 5.º 1.9 y 1.10, relativos al “texto marco” y al “texto de regulación”, y 5.º 1.11, relativo a la “modificación simple de normas”, habiéndose comprobado que el anteproyecto se ajusta a estas reglas específicas.

Partiendo de las limitaciones descritas, se formulan las siguientes observaciones de técnica normativa.

3.2.1. Parte expositiva.

La división de la parte expositiva debería realizarse en apartados, pero no en epígrafes.

Se debería eliminar las sangrías del texto del preámbulo. Asimismo, debería eliminarse la letra negrita del epígrafe 12.

3.2.2. Parte dispositiva.

a) Numeración de los artículos.

La numeración del artículo o de las disposiciones de la parte final no debe ir en negrita, en consonancia con el texto que aparece en la publicación oficial de la OMS.

b) Disposición transitoria quinta. Ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado.

Se ha detectado que en el cuadro que se inserta en la disposición transitoria quinta aparecen algunos barrios con un signo de asterisco.

A diferencia del anexo I, que también incluye un cuadro con la relación de barrios en los que se aplica el SER y una acotación del significado de los barrios que llevan el asterisco (* *La implantación del SER en estas zonas se llevará a cabo en los términos previstos en la disposición transitoria quinta*), se desconoce el significado del



uso de este signo en la disposición transitoria quinta, dado que no hay en el texto ninguna aclaración al respecto.

Por consiguiente, debería aclararse en el texto de la disposición transitoria quinta qué implica el uso de este signo en la mención de algunos de los barrios, o en caso de que no suponga una acotación especial, proceder a su supresión.

c) Disposición final primera. Título competencial.

En la referencia que se hace a la Ley 7/1985, de 2 de abril, de las Bases Reguladora del Régimen Local en esta disposición final, hay que suprimir la expresión *en adelante, LBRL*, dado que la primera mención a esta norma ya aparece al inicio de la parte expositiva del anteproyecto.

d) Disposición final tercera. Publicación, entrada en vigor y comunicación.

Para mayor claridad en la fijación de la entrada en vigor, se sugiere sustituir, la referencia a *La ordenanza entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el “Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid”* por *La ordenanza entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el “Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid”*, siguiendo lo determinado en las Directrices.

3.3. Observaciones de régimen jurídico, organizativo y competencial.

3.3.1. Preámbulo.

Se propone la supresión de la referencia al artículo 49 b) y 127.1 a) LBRL en el epígrafe 72 del preámbulo, en tanto en cuanto la regulación del procedimiento de aprobación de normas en el Ayuntamiento de Madrid se recoge específicamente en su ley especial, la LCREM, de aplicación preferente a la LBRL.

3.3.2. Artículo 49. Objeto, ámbitos de ordenación, requisitos medioambientales e información a la ciudadanía.

En la medida en que se reordena la numeración de este artículo, debe tenerse en cuenta que la remisión que se hace en la disposición transitoria cuarta al artículo 49.7, parece que debiera ser hecha al artículo 49.8, cuando se indica:

“1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones (...)”

Por otra parte, de la lectura del anteproyecto no queda claro cuál es el régimen de estacionamiento de los vehículos y motocicletas que tengan reconocidas la condición de históricos por la DGT.

En este sentido, el artículo 49.8 establece una prohibición general para los vehículos clasificados en la categoría ambiental A, incluidos los históricos.



Por su parte, el Anexo III punto 18 sí establece la posibilidad de estacionamiento en el SER de los vehículos históricos en el caso de la ZBEDEP DC.

Mientras que el Anexo IV, relativo a la ZBEDEP PE, no contiene previsión específica sobre estacionamiento en el SER de estos vehículos.

Esto es, hay un artículo con una prohibición general de aparcamiento en la zona SER para estos vehículos (con remisión a unas excepciones de la disposición transitoria cuarta que no contienen previsiones específicas sobre los vehículos históricos), y una regulación que reconoce el aparcamiento en el SER en el caso de las ZBEDEP DC, pero que nada dice de la ZBEDEP PE.

Esta cuestión debería aclararse mediante la modificación de la redacción propuesta para los mencionados artículos.

3.3.3. Disposición transitoria quinta. Ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado.

Se sugiere revisar de forma completa el cuadro insertado en esta disposición transitoria, dado que se han detectado algún error, como la inclusión del barrio de Costillares dentro del distrito de Usera.

3.3.4. Anexo III. Régimen de gestión y funcionamiento de la zona de bajas emisiones de especial protección Distrito Centro.

La nueva redacción del apartado 10 del anexo, relativa a los vehículos autotaxis y vehículos de turismo de arrendamiento con conductor (en adelante, VTC), parece confusa en cuanto a la gestión de las autorizaciones de circulación por la ZBEDEP Distrito Centro se refiere.

En particular, la letra a) de la redacción vigente queda desdoblada en el anteproyecto en dos supuestos (a y b), para diferenciar el procedimiento aplicable a los autotaxis del Área de Prestación Conjunta de Madrid (en adelante, APC Madrid), de los autotaxis que no pertenecen al APC Madrid.

En este sentido, la letra a) señala que *los autotaxis del Área de Prestación Conjunta de Madrid (APC de Madrid) que cumplan lo regulado en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda podrán circular por DC, sin necesidad de solicitud previa porque se gestionará de oficio por la Administración municipal, de forma condicionada al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental regulados en los artículos 21 a 23 ambos inclusive, 25, 35, 195 y las disposiciones transitorias primera y segunda ambas inclusive. La autorización de circulación por DC se mantendrá en vigor mientras concurren los requisitos en base a los cuales se concedió.*

Mientras que la letra b) indica que *los autotaxis cuyas licencias no pertenezcan al APC de Madrid que cumplan lo regulado en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda podrán obtener, de oficio, autorización para circular por DC*



siempre que cumplan los requisitos de clasificación ambiental regulada en los artículos 21 a 23 ambos inclusive, 25, 35, 195 y las disposiciones transitorias primera y segunda ambas inclusive y se encuentren debidamente identificados como autotaxi en su parte posterior. La autorización de circulación por DC se mantendrá en vigor mientras concurren los requisitos en base a los cuales se concedió.

La redacción en este último supuesto no es clara, porque por una parte se indica que *podrán obtener*, lo que parece implicar un acto de solicitud por parte del titular de la licencia, pero por otro lado se señala que es de *oficio*. Esta diferente redacción en estos dos casos plantea dudas sobre cómo deben producirse esas autorizaciones, teniendo además en cuenta que la redacción actual establece el mismo procedimiento en ambos casos (gestión de oficio), cuando señala el apartado 10 a) lo siguiente:

“a) Autotaxis: La Administración municipal gestionará de oficio los permisos de acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos autotaxis del Área de Prestación Conjunta de Madrid (en adelante, APC) y aquellos otros debidamente identificados como tales en su parte posterior que reúnan las condiciones ambientales exigidas en los artículos 21 a 23 ambos inclusive, 25, 35, 195 y las disposiciones transitorias primera a tercera ambas inclusive. El permiso de acceso se mantendrá en vigor mientras concurren los requisitos en base a los cuales se concedió.”

Se considera conveniente aclarar esta cuestión utilizando la misma expresión para los dos supuestos.

Firmado electrónicamente

EL DIRECTOR GENERAL DE ORGANIZACIÓN, RÉGIMEN JURÍDICO
Y CALIDAD REGULATORIA

Ignacio Molina Florido